Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część IV. — Wydana i rozesłana dnia 13 lutego 1878.

12.

Dokument koncesyi z dnia 28 listopada 1877,

na kolej żelazną parową z Wiednia do Aspangu.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austryacki:

król apostolski węgierski, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Slawonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryacki; Wielki Książę Krakowski, Książę lotaryński, salzburski, styryjski, karyntyński, kraiński, bukowiński, górno i dolno szląski; wielki książę siedmiogrodzki; margrabia morawski; uksiążęcony hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Spółka bezimienna, istniejąca w Brukseli pod firmą: Société Belge de chemins de fer, podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei żelaznej parowej z Wiednia do Aspangu, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsiebiorstwa widzimy się spowodowani nadać rzeczonej Spółce koncesyą niniejszą na zasadsie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 8 lipca 1877 (Dz. u. p. Nr. 62), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy Spółce Société Belge de chemins de fer prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej z Wiednia na Maria-Lanzendorf, Möllersdorf, Truman i Pitten do Aspangu.

Spółka ta obowiązana jest wybudować na żądanie ministerstwa handlu połączenie przerzeczonej kolei z istniejącą linią kolei południowej pod Wiener-Neustadt, jeżeliby Spółka kolei południowej nie miała zrobić użytku z służącego jej pierwszeństwa do wybudowania tegoż połączenia.

§. 2.

Kolej ta wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym. Sposób budowy, jakoteż urządzenia ruchu odpowiadać powinny projektom szczegółowym przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mającym i warunkom technicznym, które będą ustanowione. W tej mierze starać się należy, aby koszta budowy były jak najmniejsze, a ponieważ chyżość największa pociągów na tej kolei wynosić ma tymczasowo 20 a względnie 40 kilometrów na godzinę, przeto, dopóki nie będzie zmieniona, pozwala się na wszelkie ułatwienia, które z powodu tej mniejszej chyżości są dopuszczalne.

Wagony, szyny i inne części składowe żelazne, tudzież wszelkie przedmioty potrzebne do urządzenia i utrzymania kolei nabyte być muszą z fabryk krajowych.

Projekty techniczne budowy i urządzenia kolei przedstawić należy wcześnie ministerstwu handlu a tyczące się tego, jakoteż wszelkie inne rozporządzenia władz nadzorczych rządowych wykonywać jak najściślej.

Podobnież uczynić powinien koncesyonaryusz pod względem budowy wszystko, czegoby jeszcze ministerstwo handlu wymagało ze względu na dobro publiczne bez uszczuplenia ułatwień w 3 ustępie paragrafu niniejszego przewidzianych i trzymać się obowiązujących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Budowę dolną kolei wykonać można tylko pod jeden tor.

Administracya państwa ma prawo zarządzić wykonanie budowy dolnej pod drugi torji położenie tegoż w miejscach, gdzie uzna to za potrzebne, w tym przypadku, gdy średni dochód ryczałtowy roczny, w ciągu dwóch, po sobie następujących, lat wynosić będzie z kilometra więcej niż dwadzieścia tysięcy złotych w srebrze.

Na wypadek, gdyby wzmiankowane w §. 1 połączenie linii z Wiednia do Aspangu z istniejącą koleją południową pod Wiener-Neustadt, na żądanie ministerstwa handlu zbudowane być miało przez koncesyonaryusza, zobowiązuje się tenże wejść w rokowanie ze Spółką rzeczonej kolei względem używania jej dworca w Wierner-Neustadt, jakoteż względem urządzenia służby ruchu dla obrotu przejściowego i tyczącą się tego umowę przedstawić Rządowi do zatwierdzenia.

Gdyby budowle rzeczonego dworca miały być powiększone na potrzeby nowej kolei, koszta ztąd powstałe poniesie koncesyonaryusz.

Gdyby umowa ze spółką kolei południowej nie przyszła do skutku, koncesyonaryusz ma wprawdzie prawo wybudować własny dworzec, jest jednak obowiązany urządzić połączenie z tamtą koleją i na żądanie ministerstwa handlu starać się ułatwić przynajmniej obrót osobowy pod względem przejścia z własnej kolei na tamtą.

Co się tyczy warunków takiego połączenia, jakoteż bezpośredniego przejścia dla obrotu passażerskiego, poddaje się koncesyonaryusz orzeczeniu ministerstwa handlu, jeżeliby się nie zgodzono w tej mierze z koleją z którą ma nastąpić połączenie.

Rząd zastrzega sobie że gdyby się nie zgodzono, on sam poda warunki wzajemnego używania wagonów kolei krajowych sąsiednich i zbiegu kolei idących z kopalni i zakładów przemysłowych.

Koncesyonaryusz jest obowiązany pozwolić za wynagrodzeniem kosztów, ażeby koleje łączące, które przedsiębiorstwa przemysłowe, mające siedziby nad

koleją koncesyonowaną, zechcą zbudować dla dowozu płodów swoich, zostały do dworców kolei doprowadzone w sposób dla ruchu kolei jak najmniej uciążliwy.

§. 3.

Koncesyonaryusz obowiązany jest przedstawić ministerstwu handlu do zatwierdzenia najpóźniej w przeciągu sześciu miesięcy, licząc od dnia dzisiejszego, projekt szczegółowy linii z Wiednia do Aspangu albo część tegoż obejmującą najmniej ośm kilometrów długości budowy a w przeciągu dwóch tygodni po otrzymaniu pozwolenia na budowanie, rozpocząć budowę.

Cała kolej z Wiednia do Aspangu w §. 1 wzmiankowana ukończona być ma i oddana na użytek publiczny w przeciągu lat czterech, licząc od dnia dzisiejszego tudzież przez cały okres koncesyjny utrzymywana w ruchu bez przerwy.

Jako rękojmię dopełnienia tego zobowiązania i wszystkich innych, tyczących się budowy, koncesyą objętych, złożyć ma koncesyonaryusz Rządowi kaucyą w austryackiej rencie państwa, w sumie rzeczywistej jeden milion złotych waluty austryackiej.

W miarę postępu budowy trzy czwarte części kaucyi będą zwrócone, ostatnia zaś cwarta część wydana będzie dopiero w miesiąc po otwarciu ruchu na całej linii z Wiednia do Aspangu.

W razie niedopełnienia zobowiązań koncesyą objętych a tyczących się budowy kolei w §. 1 wzmiankowanej i otwarcia na niej ruchu, niewydana jeszcze część kaucyi przepadnie na rzecz skarbu państwa.

Akta i dokumenty z tego powodu spisać się mające, wolne są od stępli i opłat.

Wzmiankowane w §. 1 połączenie z koleją południową pod Wiener-Neustadt ukończone być ma i oddane na użytek publiczny jednocześnie z główną koleją, jeżeli pozwolenie na budowanie udzielone będzie najpóźniej na rok jeden przed otwarciem ruchu głównej kolei.

W przeciwnym razie ukończyć należy połączenie to i oddać na użytek publiczny najpóźniej w przeciągu roku po udzieleniu pozwolenia na budowanie.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież same prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takowych ze względu na dobro publiczne.

Koncesyonaryusz jest obowiązany przyspieszyć, o ile to od niego zależy, hipoteczne odpisanie parcel nabytych pod budowę kolei, jakoteż wykonanie środków, które stosownie do ustawy z dnia 19 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 70) są potrzebne do zabezpieczenia w księgach dla kolei żelaznych stosunków prawnych, w związku z tem zostających, i dołożyć starania, ażeby przed sprostowaniem hipotecznem stanowczy pomiar gruntów i zamknięcie rachunków jak najspieszniej były ukończone.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) tudzież do ustaw i rozporządzeń które w przyszłości wydane być mogą.

Wszakże pod względem ruchu pozwala się w myśl artykułu III ustawy z dnia 8 lipca 1877 (Dz. u. p. Nr. 62) odstąpić od wszystkich środków bezpieczeństwa przepisanych w porządku ruchu kolei żelaznych i tyczących się tego przepisach dodatkowych, dopóki chyżość pociągów będzie tak mała, a to o tyle, o ile ze względu na zmiejszoną chyżość, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, natomiast zaś trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Co się tyczy obowiązków dla zakładu pocztowego stosowane będą przepisy następujące:

1. Koncesyonaryusz obowiązany jest przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową podług przepisu §-fu 68 Porządku ruchu na kolejach żelaznych i do tego celu wyznaczyć w pociągach osobowych lub mięszanych przedział, którymby administracya pocztowa przewozić mogła posyłki pocztowe. Koszta odpowiedniego urządzenia tych przedziałów ponieść ma zakład pocztowy. Jeżeliby zażądano jeszcze innych usług, koncesyonaryusz obowiązany jest spełnić je tylko za umówionem wynagrodzeniem.

Programy ruchu pociągów przeznaczonych do przewożenia poczty będą zatwierdzane przez ministerstwo handlu, które też o każdej zamierzonej zmianie programu najmniej na dwa tygodnie wprzódy zawiadamiać należy.

Jeżeliby w przerzeczonym przedziale większe pakiety listowe lub torby z listami pomieścić się nie mogły, zarząd kolei wyznaczyć winien do tego celu inne bezpieczne miejsce w pociągu.

Koncesyonaryusz obowiązany jest oświetlać wagony do służby pocztowej tak samo jak wagony osobowe; koszta niezwyczajnego oświetlenia wnętrza wagonów i ich opalenia ponosi zakład pocztowy.

2. Zarząd pocztowy ma prawo przydawać swoich dozorców do posyłek którykolwiek pociągiem takowe odchodzą.

Urzędnicy pocztowi, konduktorowie i słudzy, mający dozór nad posyłkami, jakoteż ci ze służby pocztowej, którzy wysłani będą dla doglądania lub wyuczenia się czynności pocztowych na kolei żelaznej, którzy to ostatni okazać powinni zaświadczenie przełożonej dyrekcyi pocztowej, przewożeni będą bezpłatnie.

Zarząd pocztowy, wysyłając którymkolwiek pociągiem pocztowym pocztę listową, z wyłączeniem posyłek mających wartość deklarowaną, ma prawo poruczyć zarządowi kolejowemu, przez koncesyonaryusza ustanowionemu, ażeby użył swoich ludzi do przewiezienia tej poczty listowej.

3. Do wykonywania służby pocztowej wyznaczony będzie w stacyach końcowych w Wiedniu i Aspangu stósowny pokój i izba na rzeczy, a co się tyczy dostarczenia podobnych lokali w stacyach pośrednich, jakoteż zaspokojenia

innych potrzeb służby pocztowej, zawarta będzie osobna umowa względem wynagrodzenia, które ma być za ta płacone jako czynsz najmu.

Wewnętrzne urządzenie, czyszczenie, oświetlenie i opalenie tych lokali jest rzeczą administracyi pocztowej.

4. W tych dworcach, w których urzędy pocztowe nie będą ustanowione, koncesyonaryusz obowiązany jest wyznaczyć swoich ludzi do pośrednictwa pomiędzy pociągami kolei a służbą pocztową w odbieraniu i wydawaniu posyłek pocztowych, tudzież bezpiecznie takowe zachowywać, póki nie będą oddane zakładowi pocztowemu a to za wynagrodzeniem, które wyznaczy administracya pocztowa.

Gdzieby zdaniem administracyi pocztowej służba pocztowa tego wymagała, koncesyonaryusz obowiązany jest wyznaczyć ludzi swoich do pomagania w ładowaniu i wyładowaniu posyłek pocztowych za wynagrodzeniem tej pomocy odpowiedniem.

Korespondencye między dyrekcyą lub radą zawiadowczą a jej podrzędnemi czynnikami, tyczące się zarządu kolei, tudzież korespondencye tych podrzędnych czynników między sobą, mogą być przewożone na odnośnych częściach kolei przez sługi kolei.

§. 7.

Wolno będzie Rządowi przymocować druty telegrafów rządowych do słupów telegrafu kolejowego, który założony być ma kosztem koncesyonaryusza, podług zarządzenia lub za wdaniem się zakładu telegrafów rządowych, albo też założyć własne linie na gruncie przez koncesyonaryusza nabytym, lub w ogóle na potrzeby kolei używanym, bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia.

Koncesyonaryusz zapewnia bezpłatną pomoc ze strony służby kolejowej w doglądaniu i utrzymywaniu takich linij rządowych.

Koncesyonaryusz jest nadto obowiązany przewozić na swojej kolei materyały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych po cenach przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać je bezpłatnie w swoich dworcach i stacyach.

Rząd zastrzega sobie prawo używania bezpłatnie telegrafu ruchu do depeszy rządowych a we względzie używania go do depesz prywatnych, zawrze z koncesyonaryuszem umowę.

Jeżeli we względzie depesz prywatnych nie będzie zawarta umowa, kolej używać może telegrafu ruchu wyłącznie tylko do korespondencyj tyczących się ruchu, przeto używanie go zostawać będzie pod wpływem i dozorem Rządu.

§. 8.

Wysokość cen przewozu osób i posyłek podlega następującym ograniczeniom:

Cena od osoby i kilometra:

Dla I klasy	. . . .	4·8 centa,
„ II „	. . . .	3·6 „
„ III „	. . . .	2·4 „

Koncesyonaryusz nie jest obowiązany do utrzymywania I. klasy.

Gdyby na liniach tej kolei zaprowadzone zostały później pociągi pospieszne, które w każdym razie składać się muszą z wagonów dwóch klas, taryfy te podwyższone być mogą o 20% jeżeli średnia chyżość tychże pociągów, razem z zatrzymywaniem się na stacyach, wynosić będzie najmniej 37 kilometrów na godzinę.

Dla pociągów mięszanych koncesyonaryusz obowiązany jest zniżyć powyższe taryfy na żądanie ministerstwa handlu o 20%.

Gdyby okazała się potrzeba jeszcze większego zniżenia i gdyby koncesyonaryusz w tym przypadku nie mógł zgodzić się na odpowiednie zmniejszenie ceny w wagonach III klasy, obowiązany jest zaprowadzić na żądanie ministerstwa handlu wagony IV klasy (dla stojących) z ceną taryfową po 1·5 centa od osoby i kilometra.

Taryfa najwyższa dla towarów ze zwykłą chyżością od tonny i kilometra:

od zwyczajnej posyłki pospiesznej	20	ct.
„ posyłki pospiesznej ulegającej zniżeniu	8	„
„ naczyń próżnych wracających	6·5	„
„ towarów całkich I klasy	6·5	„
„ „ „ II „	5·5	„
„ „ pełnowagonowych klasy *A*	5	„
„ „ „ „ *B*	4	„
„ „ „ „ *C*	3·5	„
„ zboża i soli, taryfa osobna Nr. I.	4·5	„
„ drzewa wszelkiego rodzaju „ II.	4	„
„ węgla kopalnego, koksu i cegieł zwyczajnych, taryfa wyjątkowa I.	2·5	„

Co się tyczy opłat pobocznych, nomenklatury i klasyfikacyi towarów, cen przewozu innych przedmiotów, jakoteż wszystkich innych przepisów przewozu w obrocie osobowym i towarowym, koncesyonaryusz obowiązany jest poddać się rozporządzeniom ministerstwa handlu.

Uregulowanie cen przewozu osób i ładunków w granicach powyżej oznaczonych zostawia się koncesyonaryuszowi.

W tej mierze zabrania się jednak wszelkiej stronności.

Zniżenie taryf nastąpić może tylko w formie taryf wyjątkowych, które, podobnie jak wszystkie inne taryfy, podane być powinny do wiadomości publicznej.

Po upływie pięciu lat ruchu Rząd ma prawo zniżyć odpowiednio powyższe taryfy po zniesieniu się z koncesyonaryuszem, jeżeli kolej koncesyonowana przyniosła w dwóch poprzednich latach ruchu czystego dochodu rocznego najmniej dziesięć od sta kapitału zakładowego, w §. 19 ustanowionego.

Zresztą zachowuje się prawodawstwu moc uregulowaniu w każdym czasie przepisów przewozu osób i towarów.

Uregulowaniu takiemu koncesyonaryusz podać się powinien.

§. 9.

W przypadkach niedostatku i nadzwyczajny drożyznej żywności i paszy w krajach monarchyi austryacko-węgierskiej w Radzie państwa reprezentowanych, ministerstwo handlu ma prawo zniżyć według potrzeby ceny przewozu tych artykułów, wszakże tylko tak, aby te ceny zniżone nie były niższe od cen przewozu artykułów transportowanych na rzeczonej kolei za najmniejszą opłatą.

Toż samo nastąpi w razie niedostatku w krajach korony węgierskiej, jeżeli wzajemność będzie zachowywana.

§. 10.

Ceny przewozu osób i ładunków mogą być wymierzone w monecie krajowej srebrnej, ale należytość przyjmowana być powinna także w walucie krajowej, z dodatkiem odpowiednim wartości obiegowej.

Ceny taryfowe zamieniane będą na walutę krajową w sposób przepisany przez ministerstwo handlu.

§. 11.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych a to stósownie do umowy tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, między ministerstwem wojny państwa a dyrekcyą kolei północnej Cesarza Ferdynanda na dniu 18 czerwca 1868 zawartej, której postanowienia będą stanowiły nieodłączną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkiemi kolejami austryackiemi, lub większą częścią tychże, umówione zostały we względzie transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe zaprowadzone będą także na kolej koncesyonowanej.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austryackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyi dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożenie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem wygadzania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej, jako lokalnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się obsadzać posady z uwzględnieniem wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 12.

Urzędnicy państwa, funkcyonaryusze i słudzy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów niestałych

jadą koleją i okażą polecenie tej władzy, przewożeni być powinni bezpłatnie równie jak ich pakunki podróżne.

§. 13.

Osoby wydalane przymusowo i więźniowie, jakoteż ich dozorcy, a ci ostatni także wtedy gdy wracają, przewożeni będą za połowę należytości passażerskiej.

Osoby te umieszczone być muszą w osobnych przedziałach, umówić się więc należy z właściwemi władzami w których dniach i któremi pociągami mają być przewożone.

§. 14.

Posyłki przeznaczone na cele zakładów rządowych hodowli koni, jakoteż osoby które takowe odstawiają, przewożone będą za opłatą zniżoną jak transporty wojskowe.

Toż samo tyczy się służby tychże zakładów.

§. 15.

Bez uszczuplenia obowiązku wybudowania kolei koncesyonowanej i otwarcia na niej ruchu, nadaje się Spółce „Société Belge de chemins de fer" prawo przelania wszystkich praw i obowiązków z koncesyi niniejszej wynikających, na samodzielną Spółkę akcyjną austryacką, do tego celu utworzyć się mającą, tudzież, celem zebrania potrzebnych funduszów prawo wypuszczenia w obieg akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa, na okaziciela opiewających, które na gieldach austryackich sprzedawane i urzędownie notowane być mogą. Suma zebrana zapomocą obligacyj z prawem pierwszeństwa nie może przewyższać połowy kapitału zakładowego; nadto emisya obligacyj z prawem pierwszeństwa jest dopóty zabroniona, dopóki Rząd po sprawdzeniu wykazów nie uzna, że czyste dochody kolei, rzeczywiście osiągnięte i o ile sądzić można, pewne, nie będą wystarczały dostatecznie na ich oprocentowanie i umorzenie.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą opiewały na walutę zagraniczną, kwota wyrażona być ma także w walucie austryackiej.

Obligacye z prawem pierwszeństwa umorzone być powinny pierwej niż akcye, których umorzenie skończyć się ma przed upływem okresu koncesyjnego.

Statut Spółki podlega zatwierdzeniu ze strony Rządu.

§. 16.

Koncesyonaryusz ma prawo zakładać ajencye w kraju i zagranicą, jakoteż urządzić sposoby przewozu osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 17.

Rząd ma prawo przekonywać się czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale i zarządzić aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wydelegować urzędnika do wglądania w zarząd. Komisarz przez Rząd ustanowiony, mocen jest bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi działającej jako dyrekcya spółki, tudzież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać uchwały i rozporządzenia sprzeciwiające się ustawom lub statutom spółki albo publicznemu dobru.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszem ustanowiony, koncesyonaryusz obowiązany jest ze względu na połączony z nim ciężar płacić do skarbu państwa wynagrodzenie ryczałtowe roczne, które Rząd wyznaczy.

Natomiast uwalnia się koncesyonaryusza od przepisanego w §-fie 89 regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1, z r. 1852), obowiązku wynagradzania naddatku z powodu dozoru policyjnego i akcyzowego. Jednakże obowiązany jest dostarczać i utrzymywać bezpłatnie w dworcu wiedeńskim lokale dla urzędów skarbowych, potrzebne do sprawowania dozoru i ekspedyowania.

§. 18.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §-fu 9-go lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne, na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej kolei z Wiednia do Aspangu w §. 1 namienionej, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoję.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi, gdy określone w §-fie 3 zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznemi i finansowemi.

§. 19.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia koncesyonowanej kolei w §. 1 namienionej w każdym czasie po upływie lat trzydziestu licząc od dnia dzisiejszego, a w tym razie wynagrodzi koncesyonaryusza gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czysty dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Suma dochodu czystego, według zasad tych oznaczonego, dwadzieścia razy wzięta, stanowi cenę odkupu.

Gdyby jednak suma po pięć od sta obliczonej w ten sposób ceny odkupu nie wynosiła najmniej takiej sumy rocznej w srebrze, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia w okresie koncesyjnym kapitału zakładowego imiennego w sumie ośmdziesiąt tysięcy złotych waluty austryackiej w srebrze na każdy kilometr przez Rząd zatwierdzonego, natenczas ta suma roczna płacona będzie aż do końca okresu koncesyjnego jako wynagrodzenie w gotówce za odstąpienie kolei. Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenie ruchu i zapasy parku pomnożone być miały, koszta stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego równie jak koszta budowy kolei dowozowych i połączeń do tego czasu skończonych, jakoteż koszta przedłużenia portu kanałowego Wiener-Neustadzkiego ku komorze głównej w Wiedniu, tudzież koszta budowy połączenia z koleją południową jeżeli będą poniesione, nakoniec koszta drugiego toru kolei, jeżeli Rząd pozwoli na wzniesienie wzmiankowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

§. 20.

Koncesyonaryusz a względnie jego następca prawny jest nadto obowiązany nawet przed upływem czasu odkupienia w §. 19 wyznaczonego, odstąpić Rządowi

za wynagrodzeniem kolej koncesyonowaną w tym przypadku, gdyby Rząd zażądał tego w celu przedłużenia kolei ku Styryi.

Wszakże i w tym przypadku kolej odstąpiona być nie może, dopóki przez pięć lat nie będzie eksploatowana.

O żądaniu odstąpienia kolei, koncesyonaryusz będzie uwiadomiony na sześć miesięcy przed czasem żądanego odstąpienia.

Celem oznaczenia sposobu i wysokości wynagrodzenia najprzód obie Strony umawiać się będą.

Gdyby umowa taka nie przyszła do skutku, natenczas wynagrodzenie zapłacone będzie gotówką w srebrze, a suma jego oznaczona zostanie podług zasad następujących.

Jeżeli odstąpienie nastąpi po piątym a przed dziesiątym rokiem ruchu, wolno będzie koncesyonaryuszowi wybrać z lat ruchu przed odstąpieniem, ten rok, którego czysty dochód służyć ma za podstawę do obliczenia wynagrodzenia.

Jeżeli odstąpienie nastąpi po dziesiątym roku ruchu a przed terminem odkupienia w §. 19 ustanowionym, policzone będą udowodnione przez koncesyonaryusze czyste dochody przedsiębiorstwa w ciągu lat pięciu przed odstąpieniem, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, i średni czysty dochód jednego z trzech lat pozostałych, lub, gdyby średni czysty dochód, w taki sposób obliczony, miał być mniejszy niż średni czysty dochód jednego z dwóch ostatnich lat ruchu przed odstąpieniem, ten ostatni dochód średni, wzięty będzie za podstawę do obliczenia wynagrodzenia.

Czysty dochód, podług przepisów powyższych obliczony, stanowić będzie rentę nieustającą, która skapitalizowana być ma na podstawie stopy procentowej zmieniającej się stósownie do czasu odstąpienia.

Stopa procentowa wynosi:

2%, jeżeli kolej ma być odstąpiona po piątym a przed końcem dziesiątego roku ruchu,

2% % jeżeli ma być odstąpiona po dziesiątym a przed końcem pietnastego roku ruchu,

3%, jeżeli ma być odstąpiona po pietnastym a przed końcem dwudziestego roku ruchu i

4%, jeżeli ma być odstąpiona po dwudziestym roku ruchu aż do czasu odkupienia w §. 19 ustanowionego.

Kapitał tym sposobem obliczony stanowić będzie wynagrodzenie za odstąpienie kolei.

Jeżeliby zażądano, aby kolej odstąpiona została wcześniej niż z końcem jednego z okresów ruchu powyżej wzmiankowanych, cena odkupu nie może być mniejsza niż ta kwota wynagrodzenia, którąby stósownie do przepisów powyższych wypadło zapłacić, gdyby odstąpienie nastąpiło z końcem poprzedniego okresu ruchu.

Oprócz tego koncesyonaryusz ma jeszcze prawo żądania, aby mu zwrócono koszta poniesione przez odstąpienie kolei, tudzież, aby odkupiono całkowicie wszystkie odbudowy i rozszerzenia, skończone lub rozpoczęte przez koncesyonaryusza po upływie owego roku, którego czysty dochód przyjęty został za podstawę do obliczenia wynagrodzenia.

W razie gdyby kapitał, w sposób wyżej podany, podług czystego dochodu obliczony, okazał się mniejszym od sumy powstałej z doliczenia do własnych kosztów koncesyonaryusza:

a) na roboty przygotowawcze i wygotowanie projektów,

b) na budowę i całe pierwsze urządzenie ruchu (t. j. aż do końca pierwszego roku ruchu po otwarciu ruchu na całej linii), jakoteż na wszelkie inwestytury potrzebne z powodu wybudowania i otwarcia kolei,

jeszcze wydatków na odsetki interkalarne po dwa i pół od sta od całego kapitału za każdy rok budowy ryczałtowo wymierzone, i odsetek sześcio-procentowych od całego kapitału zakładowego, powyżej obliczonego, jako procentu od tegoż za pierwszy rok ruchu, wolno będzie koncesyonaryuszowi żądać, aby mu sumę tym sposobem otrzymaną wypłacono srebrem zamiast kapitału obliczonego na podstawie czystych dochodów.

§. 21.

Kolei wzmiankowanej w §-fie 1-ym niniejszego dokumentu koncesyi udziela się następujące ulgi:

a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, podań i jakichkolwiek innych dokumentów tyczących się zebrania kapitału, jakoteż budowy i urządzenia kolei aż do czasu otwarcia ruchu;

b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisyi akcyj i kwitów tymczasowych, tudzież obligacyj z prawem pierwszeństwa, jeżeli stosownie do rzeczywistego czystego dochodu emisya ich będzie dozwolona, od hipotecznego wpisania, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;

c) uwolnienie od podatku dochodowego i opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na czas budowy i jeszcze lat trzydzieści (30) licząc od dnia otwarcia ruchu.

§. 22.

Gdy koncesya utraci moc swoję i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei ukoncesyonowanej, mianowicie gruntu, budowli ziemnych i wodnych, całej dolnej i wierzchnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależytości, jako to: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach do zajazdu i odjazdu, domów dla strażników i dozorców, ze wszystkiemi urządzeniami należącemi do machin stałych i ze wszystkiemi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, machin ruchomych, narzędzi, tudzież innych urządzeń i materyałów, o ile są potrzebne do utrzymywania ruchu i do tego zdatne, przedmioty te przejdą od koncesyonaryusza lub jego następców prawnych na własność państwa tylko za cenę szacunkową, umówioną, lub na żądanie jednej strony oznaczoną przez biegłych w sposób porządkiem sądowym przepisany.

§. 23.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą należytości w gotówce w §. 19 ustanowionej, bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkiemi wyżej wspomnianemi, do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami.

§. 24.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoję straci, jak i w razie odkupienia kolei zatrzyma koncesyonaryusz na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się mu aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, jako to: piece do koksu i wapna, odlewarnie, fabryki machin i innych narzędzi, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do których zbudowania lub nabycia Rząd go upoważnił z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależytości kolejowej.

§. 25.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiazków, w dokumencie koncesyi lub ustawami, przepisanych, bedzie temu zapobiegał środkami odpowiadającemi ustawom.

Ostrzegając surowo aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając koncesyonaryuszowi prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkiemi postanowieniami, w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia dwudziestego ósmego miesiąca listopada, w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym siódmym, Naszego panowania dwudziestym dziewiątym.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w. **Chlumecky** r. w. **Pretis** r. w.

13.

Obwieszczenie ministerstwa handlu z d. 29 stycznia 1878,

o unieważnieniu koncesyi na budowę kolei żelaznej z Wiednia do Blumau.

Na podstawie Najwyższego postanowienia z dnia 28 listopada 1877 unieważnia się koncesyą nadaną Pierwszej austryackiej spółce akcyjnej żeglugi na kanale Najwyższym dokumentem koncesyjnym z dnia 4 czerwca 1872 (Dz. u. p. Nr. 87) na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej z wązkim szlakiem z Wiednia na Leopoldsdorf, Laxenburg i Leesdorf do Blumau, tudzież przedłużenia tejże kolei z Dornau do Pitten i z Steinabrückl do Wöllersdorf, będącego przedmiotem rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 31 października 1872 (Dz. u. p. Nr. 156).

Chlumecky r. w.